

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION DE COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA

Tercer Período

CARPETA Nº 274 de 1985

COMISION DE CONSTITUCION Y LEGISLACION

DISTRIBUIDO Nº 73 de 1987

(Sin corregir)

Abril de 1987

BUQUES PESQUEROS DE BANDERA NACIONAL

Derogación del decreto-ley Nº 15.641, de 4 de octubre de 1984

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión de fecha 9 de abril de 1987

Preside : Señor Senador Dardo Ortiz (ad hoc)

Miembros : Señores Senadores Gonzalo Aguirre Ramírez, Juan Carlos Fá Robaina, Pedro W. Cersósimo y Enrique Martínez Moreno

Invitados Especiales: Miembros de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo; doctores Saúl Mezzera, Fernando Aguirre Ramírez, Ronald Herbert y Armando Sciarra -

---

25x

SEÑOR PRESIDENTE (Esc. Dardo Ortiz).- Habiendo número está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 35 minutos)

La Comisión de Constitución y Legislación recibe hoy, con mucho gusto, la visita de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, a los efectos de conversar sobre el proyecto de embargo de buques que, en su origen, fue presentado por el señor Senador Lacalle Herrera en forma muy escueta, refiriéndose a un tema muy particular. Posteriormente, el mismo fue ampliado con otras disposiciones que ofrecen cierta complejidad.

Tenemos a la vista el proyecto redactado por los integrantes de dicha Asociación, pero desconozco si disponen del proyecto que, en primera instancia, redactó la Comisión; naturalmente, uno y otro están sujetos a las discusiones y aclaraciones pertinentes.

Cedemos el uso de la palabra a los señores integrantes de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

SEÑOR MEZZERA.- Quisiera realizar una pequeña introducción y pedir disculpas por la demora en terminar nuestro trabajo, ya que éste fue solicitado hace prácticamente un año pero, a la vez, justificarla ya que la nuestra es una asociación profesional de gente que pretende saber algo de Derecho Marítimo y que, una vez aceptado el reto de la Comisión de Constitución y Legislación, se puso a trabajar casi exclusivamente en el tema el año pasado. Se trabajó durante una cantidad de sesiones y, como decimos en una nota reciente, nuestra Asociación está imbuida por la más amplia gama de intereses en la aventura marítima, pretendiendo haber realizado un estudio bastante exhaustivo del tema, es decir, no circunscribiéndolo a ningún sector y tratando de combinar nuestro viejo Código de 1865 --y todas sus carencias actuales-- con las más modernas normas de la Convención de Londres del 52 y con el texto aprobado por la República Argentina en 1973.

El producto de toda esta labor está sobre la mesa y estamos dispuestos a intentar aclarar cualquier punto que pueda resultar no muy comprensible en el contexto de los 18 ó 19 artículos que contiene y también a explicar cuál fue nuestra idea para hacer ese ordenamiento.

25 x

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin perjuicio de lo que opinen los señores miembros de la Comisión, en primer término desearía plantear una duda con respecto a una expresión que ustedes incluyen en materia de embargo de buques de bandera nacional. Me refiero concretamente a cuando expresan "implicará su indisponibilidad jurídica".

La Comisión entendió que indisponibilidad jurídica era una expresión demasiado amplia que incluía la prohibición de vender el buque. El embargo no impide la venta de la cosa embargada; simplemente, el comprador tiene que hacerse responsable. Por consiguiente si incluimos el término "indisponibilidad", el barco no puede venderse. Hemos discutido entre nosotros este tema y concluimos en que era preferible establecer la "la indisponibilidad de su enajenación al embargante".

SEÑOR MEZZERA.- Explicaré cuál fue la razón por la cual dividimos las medidas cautelares con respecto a los buques de bandera nacional y a los de bandera extranjera.

En realidad, tratamos de distinguir los efectos; es decir, cuando nosotros pensamos en la situación de embargo de un buque de bandera nacional, tenemos en cuenta que el mismo se concreta mediante la orden judicial inscripta en el Registro de Buques. Por lo tanto, cualquier tercero puede obtener información al respecto en ese registro público y estar precavido acerca de la existencia de una situación jurídica problemática.

Tratándose de un buque de bandera extranjera, pensamos que sólo era factible la efectividad de la medida judicial cuando se concretaba en medidas reales, como puede ser lo que los ingleses llaman "el arresto", es decir, la indisponibilidad material o física o --al decir de la jerga marítima-- la prohibición de salida del puerto.

Por supuesto que puede ser atendible la observación que formula el señor Presidente. La enajenación de cosa embargada es bastante complicada; por lo tanto, quisiera conocer el texto sustitutivo que los señores miembros de la Comisión proponen.

SEÑOR PRESIDENTE.- La redacción del texto sustitutivo sería la siguiente: "El embargo de un buque de bandera nacional implicará la indisponibilidad de su enajenación al embargante".

SEÑOR HERBERT.- Efectivamente, no se pretendió ir más allá de lo que establece el régimen común en cuanto a embargos. Personalmente, no había observado que la palabra "indisponibilidad" es un poco peligrosa, ya que es demasiado amplia y no estuvo en el espíritu de la Asociación llegar a un régimen más estricto que el establecido normalmente para los embargos en el Derecho General.

SEÑOR AGUIRRE.- Creo que la respuesta del doctor Herbert aclara el problema que mereció no discusiones pero sí algunas dudas dentro de la Comisión al advertir el texto que proponía la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo y creo que ahora estamos todos contestes en que la calificación jurídica del efecto del embargo, está correctamente hecha en el texto propuesto por la Comisión.

Deseo referirme a un segundo tema, que no figuraba en el proyecto original de la Comisión y que ahora se ha incluido en un segundo texto, optativo, en virtud de lo que dice al respecto el proyecto de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, es decir que dentro de los efectos del embargo está el de obstar al cese de bandera. En el nuevo texto la Comisión lo ha incluido, considerando correcto lo que propone la Asociación. No obstante, recordarán los compañeros de Comisión que en las varias sesiones en que hemos tocado este tema hemos tenido dudas por desconocimiento práctico del problema, es decir, cómo se opera el cese de bandera, cuál es el efecto jurídico y práctico de ese cese. O sea el verdadero fundamento por el cual la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo coloca en la norma que nos propone que el embargo obstará, asimismo, a que se otorgue el cese de bandera.

Sería ilustrativo que se nos diera alguna explicación al respecto.

SEÑOR SCIARRA.- La idea que llevó a la Asociación a incluir este inciso referido al cese de bandera, es que la existencia de la bandera del buque es algo muy relacionado con el régimen de las naves. Normalmente los bienes no tienen nacionalidad; pero en el caso de los buques, sí. Esa nacionalidad, que surge del pabellón del buque, regula una serie de relaciones vinculadas, por ejemplo, con el Derecho Laboral aplicable; en fin, toda la Legislación aplicable a la tripulación de ese buque se va a regir normalmente por la ley de la bandera.

hrm.3
D/73

Permitir que a un buque embargado se le dé el cese de ban
dera, está facilitando los pasos para su venta y para que sal
ga de la jurisdicción nacional, con lo cual se podría perder
la posibilidad de que nuestros jueces pudieran hacer valer
medidas cautelares.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En qué consiste el cese de bandera?

SEÑOR SCIARRA.- Se presenta a la Escribanía de Marina y soli
cita el cese de la bandera. Se le da de baja al pabellón en
el Registro de naves nacionales y entonces el buque queda en
condiciones de navegar con el pabellón de otro país.

Con ello entraríamos al cambio de régimen con respecto al
embargo...

SEÑOR PRESIDENTE.- De manera que si se aprobara el texto pro
puesto por ustedes, en la Escribanía de Marina antes de otor
gar el cese de bandera, se requeriría un certificado de li-
bre embargo.

SEÑOR SCIARRA.- Exactamente.

SEÑOR AGUIRRE.- Normalmente, por lo que el doctor Sciarra
dice, parecería que el cese de bandera es un trámite adminis
trativo, prácticamente, sin ningún requisito. Bastaría la me
ra declaración de voluntad del propietario o armador del bu-
que, ¿o se exigen otros requisitos?

SEÑOR SCIARRA.- Se le exigen requisitos de orden administra-
tivo. Es decir que no tenga deudas, que esté libre de sancio
nes por parte de la Prefectura o la Administración de Puertos.
No se requiere otra cosa que la manifestación de voluntad del
propietario del buque en el sentido de que va a cambiar la
bandera.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Tiene que indicar cuál va a ser la nueva
bandera en el momento de solicitar el cese?

SEÑOR SCIARRA.- No le puedo contestar con certeza pero creo
que no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Supongamos que se concede el cese de ban
dera. ¿Tiene que ir a otro puerto a incscribirse cuando ad-
quiera la nueva?

SEÑOR SCIARRA.- Le voy a dar la respuesta de acuerdo al Derecho Uruguayo. En él existe lo que se llama "abanderamiento provisorio".

Supongamos que un armador uruguayo adquiere un barco en Rotterdam, que tiene una bandera holandesa o de cualquier otro país y desea incorporar ese buque a la bandera uruguaya. ¿Qué hace? Se presenta ante el Consulado Uruguayo para hacer los trámites; entonces, se le permite enarbolar provisoriamente el pabellón uruguayo para trasladarse al Uruguay y cumplir con los requisitos legales correspondientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- A la inversa, debe ocurrir lo mismo.

SEÑOR SCIARRA.- Sí, pienso que deben tener una solución parecida; pero no olvidemos que hay países que tienen banderas de conveniencia, donde los trámites se hacen con enorme rapidez. Por ejemplo, Panamá y Liberia, etc.

SEÑOR AGUIRRE (Fernando).- Quisiera decir algo más. Nosotros también tuvimos las mismas dudas, por lo cual le pedimos al escribano Cruche, que es el Director de Registro de Buques que nos diera una charla...

SEÑOR AGUIRRE.- ¿El Registro se llama de buques o de naves?

SEÑOR AGUIRRE (Fernando).- De naves; me confundí, porque la nueva ley decía "registro de buques".

De esa charla surgió la necesidad de prohibir el cese de bandera sin el embargo. Pero surgió, además, otra diferencia importante entre el proyecto que manejó la Comisión y el propuesto por la Asociación: La eliminación del Registro General de Inhibiciones.

El escribano director del Registro insistió en que sería conveniente que todos los actos relativos a un buque se inscriban en el Registro de Naves. Inclusive en la ley de registro que quedó suspendida había un artículo específico que disponía precisamente eso. Quedó suspendida por las dificultades que tenían los demás registros en ponerla en práctica. Sin embargo, el Registro de Naves no tendría dificultades para hacerlo de inmediato. Eso nos llevó a eliminar del artículo 1ª toda referencia al Registro de Inhibiciones.

SEÑOR CERSOSIMO.- ¿El artículo 17?

25x

SEÑOR AGUIRRE (Fernando).- Declarábamos en vigencia el artículo 86 del decreto ley Nº 15.514.

SEÑOR AGUIRRE.- Ese tema fue objeto de discusión en el seno de la Comisión y por dos razones habríamos preferido mantener el texto de la Comisión. El señor Senador Cersósimo hizo hincapié en este problema, pero además hay una razón de carácter general. Hemos comprobado que no es de buena técnica legislativa estar haciendo referencias a disposiciones de otra ley porque el que maneja los textos se ve obligado a consultar diferentes leyes o decretos para saber el contenido de la disposición que le interesa. Y máxime en este caso que se trata de un decreto que no entró en vigencia. Es decir, se estaría haciendo referencia a una norma que no es de Derecho Positivo en nuestro país.

En todo caso preferíamos que, en lugar de declarar vigente a la norma del decreto-ley, se reproduzca el texto, si se entiende conveniente que la inscripción de este tipo de embargos no se haga más en el Registro General de Inhibiciones, punto sobre el cual el señor Senador Cersósimo había planteado algunas objeciones que me gustaría que las expusiera en este momento.

SEÑOR CERSOSIMO.- En primer lugar, quiero presentar mis excusas a la Comisión y a los distinguidos visitantes porque llegué unos minutos más tarde. En segundo término, con relación a este tema, no sé si por deformación profesional, pero no me parece conveniente que las disposiciones de la Ley número 10.793 y las demás que tienen que ver con la normativa referente a los Registros Públicos se enerven a través de una disposición de esta naturaleza y se tome, para registrar a los buques, el que está a cargo de la Escribanía de Marina, que depende de una autoridad administrativa de otro orden, que no tiene relación con la técnica registral estricta, normatizada a través de las disposiciones de la Ley Nª 10.793.

Hay un Registro específico, que es el General de Inhibiciones que, como es notorio, tiene varias Secciones: la de Embargos, Interdicciones, Reinvindicaciones, Investigación de la Paternidad, Promesas de Enajenación e Inmuebles a Plazos. De acuerdo con las prescripciones de la Ley Nª 10.793, los buques se inscriben en el Registro de Embargos porque, naturalmente, si hubiera un embargo genérico, se afectaría todo el patrimonio del titular.

25x

Hace poco, el 24 de diciembre, el Parlamento dictó la ley Nº 15.554, que sustituyó a la Rendición de Cuentas. Por ella se estableció que a partir del 1º de enero de 1988, determinadas Secciones del Registro de Inhibiciones --por ejemplo, la Sección Embargos, el Registro de Hipotecas de la Primera y Segunda Secciones, el de Arrendamiento, etcétera-- quedaban a cargo de los Registros de Traslaciones de Dominio y allí se inscribirán los actos jurídicos relativos a bienes ubicados en el lugar que corresponde a esas Secciones que se descentralizaron y que quedan, en conjunto, con el Registro de Traslaciones de Dominio. Por consiguiente, los barcos surtos en un puerto que no sea el de Montevideo, se tendrían que inscribir en la Sección Embargos correspondiente de ese departamento. Esto podrá o no suceder así, pero con las normas que hay actualmente, se haría de esa manera.

Lo mismo sucede con bienes de otra naturaleza, sean muebles o inmuebles. En realidad, los buques son bienes muebles que, en ciertos aspectos, se rigen por algunas disposiciones de los bienes inmuebles, como en el caso de la hipoteca, por ejemplo.

Por lo tanto entiendo --y creo que este criterio es compartido por la Comisión-- que sería conveniente mantener el Registro tal como está establecido en la ley Nº 10.793, sin perjuicio --y por eso solicitamos el ilustrado asesoramiento que nos pueden brindar en este aspecto-- de que la Comisión resuelva eliminar ese Registro y, en este caso particular, mantener solamente el registro de buques que se lleva a cabo en la Escribanía de Marina.

Repito que no preferimos ese sistema. Personalmente, no sé si por costumbre o porque considero que es más técnico, entiendo que esa función se puede cumplir eficazmente a través de los Registros Públicos.

SEÑOR HERBERT.- El espíritu de la norma es el siguiente. El régimen de transferencias de los buques, en su espíritu es bastante diferente al de otros bienes muebles e inmuebles que normalmente se tienen en consideración y, sobre todo, se ha tenido en cuenta la Ley de Registros del año 1946.

La tendencia general registral es que cuando un bien es localizable --por ejemplo, los inmuebles, y en este caso los buques-- su vida esté constatada y relacionada en un solo folio. La Escribanía de Marina es el lugar donde se inscribe

25 x

al buque cuando se incorpora a la bandera nacional; es donde se lleva una especie de libro de bitácora de lo que sucede al bien y, lógicamente, sería muy interesante que también allí constara este aspecto tan importante de la vida del buque.

¿Qué sucede? Que la apertura de opciones registrales no nos pareció muy buena porque, precisamente, lo que se pretende es dar certeza a las transacciones comerciales o a los negocios jurídicos. Entonces, el poder inscribir en un lugar o en otro, o en ambos --lo cual puede resultar nocivo ya que pueden existir diferencias en los resultados-- no nos pareció muy apropiado y entre optar por el Registro de Inhibiciones o el de Naves de la Prefectura Nacional, nos inclinamos por el segundo, porque allí se lleva la historia de la vida del buque, lo que no ocurre, en cambio, en el Registro de Inhibiciones.

Esta fue un poco la idea que se tuvo cuando se prefirió ese registro único y se suprimió el otro.

La tendencia general es que, cuando existen varios registros, se opta sólo por uno. Como escribano --y quizás tenga una especie de deformación profesional en ese sentido-- normalmente me debo enfrentar al problema del Registro de Vehículos Automotores y el Registro de Embargos de la Intendencia, y cada vez que se realiza una venta de un vehículo automotor, hay que ir a tres o cuatro registros y aún quedan dudas si aparece una inscripción en un registro o en otro.

SEÑOR CERSOSIMO.- Sin duda, entiendo que es conveniente la unificación del asiento registral. También la habíamos planteado en la redacción dada al artículo 1º acogiendo la doble inscripción, o sea, en el Registro de Naves a cargo de la Escribanía de Marina y en el Registro General de Inhibiciones. Se planteó la duda de cuándo tenía valor la inscripción, si desde el primer registro o desde el último. Ese es un problema jurídico que ya habíamos planteado y que había quedado un poco para conversarlo después con ustedes.

Es cierto lo que dice el doctor Herbert en cuanto a la conveniencia de un solo registro. Quizás los dos no sean lo más indicado, pero no queríamos eliminar --posiblemente yo haya tenido la culpa de esto-- al Registro General de Inhibiciones sin tener, por lo menos, algún asesoramiento técnico en ese aspecto. Es interesante y muy ilustrada la opinión

que ha dado el doctor Herbert en cuanto a que la doble inscripción puede acarrear problemas, entre ellos, como ya dije, desde cuándo se cuenta la fecha para la publicidad en relación con los efectos frente a terceros e, inclusive, entre las partes de ese embargo. Habría que optar o tirar una moneda al aire.

SEÑOR HERBERT.- Precisamente, como en la Asociación Uruguaya de Derechos Marítimos hay muchos intereses representados, en realidad no se llegó a tirar ninguna moneda al aire. Entre todos los intereses marítimos, existe concenso de que el Registro al cual se irá a consultar no será el de Inhibiciones, porque allí no se tiene un criterio tan civilista ni comercialista sino más bien marítimo, si se quiere. Cuando alguien desea saber la situación de un buque, va a la Prefectura Nacional y allí encuentra toda la información sobre la vida de ese bien, desde el primer día.

SEÑOR AGUIRRE.- (Don Gonzalo). Como el proyecto tiene cierta extensión y éste no es el único problema jurídicamente que no nos ofrece dudas --además, la explicación dada ha sido ilustrativa y el objeto de la reunión no es elucidar ante nuestros distinguidos visitantes, las dudas de la Comisión-- creo que sería prudente pasar a otros puntos que necesitamos aclarar. Por lo tanto, si no prevalece otro criterio en la Comisión, pienso que se podría dar el punto por suficientemente explicado y pasar a otro aspecto del artículo 1º --el último-- que ha merecido dudas a la Comisión y que figura en el texto presentado por ésta y no en el proyectado por la Asociación Uruguaya de Derechos Marítimos.

El punto a que me refiero es el siguiente. El régimen general que se plantea en ambos textos es que el embargo de buques de bandera nacional, en principio, lo único que implica es el efecto común del embargo, la inoponibilidad de la enajenación. Al contrario de lo que más adelante se dispone, se establecen otras medidas cautelares adicionales, como el secuestro de la nave y la prohibición de salir de puerto, que sólo proceden en forma excepcional. Es decir, tienen que ser específica y expresamente solicitadas al juez, quien las podrá decretar posteriormente.

Sin embargo, en el proyecto de la Comisión, se establece que, en ese caso, el actor que solicita esas medidas cautelares excepcionales, deberá otorgar las garantías que corresponda, sin especificar cuáles serán éstas.

rp.3
D/73

25×

Eso no se establece en el proyecto de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo si bien en un artículo posterior, el 8º, se refiere al embargo preventivo y a otras medidas cautelares que se podrán exigir, pues dice: "El juez ante quien se solicita...

(Lee)

...sin derecho".

En el artículo 1º de la Comisión, el otorgamiento de garantías es preceptivo; aquí parece ser facultativo y, además, sólo en el caso en que el crédito reclamado sea marítimo. En el artículo 1º del proyecto de la Comisión parece que esa limitación no existe.

Este es uno de lo puntos que en la última reunión de la Comisión nos ofreció mayores dudas cuando analizamos el artículo 8º de la iniciativa de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo titulado "Contra cautela". Es sobre este punto que me parece conveniente que recibamos una explicación.

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- Creo que la explicación es que tal vez, no se ha comprendido bien el sentido de esa disposición, pues al final dice: "Tratándose de créditos comunes, la caución se ajustará a lo que dispone el Código de Procedimiento y las leyes modificativas en la materia", o sea, por un crédito no marítimo se tiene que dejar garantía como para cualquier embargo preventivo, de acuerdo con la regla general.

Los créditos marítimos, y en casi todos los casos de créditos privilegiados de acuerdo con la Convención de Privilegio aprobada por el Uruguay y teniendo en cuenta las normas del Código de Comercio, están exonerados de garantía en nuestro régimen actual. El que embarga por un régimen privilegiado, no debe dar garantía. De hecho, no obstante, el juez no decreta el embargo, aun cuando uno exprese que se trata de un crédito privilegiado.

Lo que se hace, a través de esta disposición, es legalizar esa posición de los jueces, de la jurisprudencia uruguaya, que nos pareció muy sensata y lógica.

Por esas razones es que no establecemos "se exigirá garantía" sino "se podrá", porque eso es lo que hacen los jueces. En general, no exigen garantía. En los créditos privilegiados marítimos, no se exige el embargo preventivo, cosa que es conocida.

SEÑOR AGUIRRE (Don Gonzalo).- De la explicación del doctor Aguirre surgiría que no es necesario poner en el artículo 1º --cuando se solicitan estas medidas excepcionales cautelares adicionales respecto de buques de bandera nacional-- que hay que otorgar garantías porque el régimen de las mismas, en ese caso, está regulado con precisión por el artículo 8º, en lo que se denomina "contra cautela".

¿Esa es la explicación?

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- Exactamente, señor Senador.

SEÑOR AGUIRRE (Don Gonzalo).- Entonces, la conclusión sería que en el texto de nuestro proyecto es innecesario hacer referencia, en el final del artículo 1º, al otorgamiento preceptivo de garantías cuando se obtienen del juez medidas cautelares adicionales.

En consecuencia, el régimen sería el que figura en el artículo 8º del proyecto de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, en función del cual, tratándose de créditos marítimos se podrá exigir al embargante la caución suficiente, porque el régimen actual, en esa materia, es que no procede la caución.

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- Es así, señor Senador.

SEÑOR AGUIRRE (Don Gonzalo).- Ese es el régimen que surge de la Convención Internacional.

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- Se trata del régimen que define los créditos privilegiados; me refiero al Código de Comercio. En él hay un artículo por el que se exonera expresamente de garantías al embargo privilegiado. Es el régimen normal.

SEÑOR AGUIRRE (Don Gonzalo).- Después la disposición dice que tratándose de créditos comunes se ajustan a lo que dispone el Código de Procedimiento Civil, que impide decretar el embargo si no hay garantía.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces habría que suprimir el último párrafo del artículo 1º del proyecto de la Comisión.

SEÑOR CERSOSIMO.- Incluso para ilustrarme, ¿qué entienden ustedes por créditos marítimos? Porque podría ser que hubiera problemas en cuanto a su definición. ¿Son los que establece el Código de Comercio?

SEÑOR SCIARRA.- Hay una serie de dudas. El artículo 1037 del Código de Comercio le da características de créditos privilegiados porque dice: "Las costas y costos judiciales...

(Lee)

...alquiler de almacenes", etcétera, etcétera.

Aparte de eso, la Convención a que se refería el señor Senador Aguirre es, justamente, la que enumera todos los créditos marítimos privilegiados. Por marítimos se entienden todos aquellos créditos que tienen relación con la explotación de un buque. No hay una definición expresa; no se puede decir aquí empieza y aquí termina el crédito marítimo.

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- Creo que hay un error en esa transcripción que llegó a la Comisión, pues la exoneración del embargo se refiere a los créditos "privilegiados" marítimos y no a cualquier crédito marítimo. Falta poner la palabra "privilegiado".

SEÑOR HERBERT.- En el artículo 18 se habla correctamente de créditos marítimos privilegiados que son los definidos en el Código de Comercio y en la Convención ratificada por Uruguay. Ahí están bastante especificados.

SEÑOR AGUIRRE (Don Gonzalo).- Los créditos marítimos comunes no privilegiados, se rigen por el Código de Procedimiento Civil.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Y los créditos privilegiados de los artículos 17, 32 y siguientes?

SEÑOR HERBERT.- Esos se rigen por el derecho común.

Esta ley de embargo de buques, en realidad, lo que trató fue establecer criterios estrictamente marítimos en lo que se refiere a embargos y secuestros de buques, régimen especial que rige en el mundo entero.

En lo que tiene que ver con la actividad comercial interna, sirve para un régimen común.

De ahí esa distinción que normalmente aparece en la ley de créditos marítimos privilegiados de buques extranjeros nacionales y hasta después en las normas de competencia, debido a que esta convención en general apunta a atender a aque-

25 ×

llos casos que se dan en el mundo marítimo. No trata de solucionar los problemas comunes comerciales cometidos por los armadores de los buques. Este es un tema que está fuera de la ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una observación con respecto al artículo 1º.

En algunos artículos se habla de prohibición de salir de puerto, en otro de salir del puerto de la República y en otro se dice: prohibición de salir del Puerto de la República, en otro prohibición de salir de aguas jurisdiccionales y en otro inmovilización del buque. Parecería que habría que unificar estos conceptos.

No sé cuál sería el más amplio y que comprendería todas las posibilidades.

SEÑOR SCIARRA.- El de aguas jurisdiccionales.

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- Hay una variedad infinita de conceptos que puede decretar el juez.

Este puede prohibir que el buque salga del puerto; puede prohibir que salga de aguas jurisdiccionales.

Son todas medidas que varían. La idea es distinguir el embargo como impunidad jurídica.

En el caso de que se embargue un buque extranjero la prohibición es que salga del puerto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece conveniente establecer dos o tres medidas a título de ejemplo y después agregar "u otras similares".

¿Qué diferencia hay entre la prohibición de salir del puerto y la inmovilización del buque?

¿No es lo mismo?

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- En algunas de las reuniones que mantuvimos se presentaron casos en que el buque quedaba en el muelle y, otro, en que podía cambiar de posición en el puerto.

SEÑOR HERBERT.- Si el juez da la orden que el buque no se puede mover del muelle, éste está ocupando un lugar.

Participo en general de la idea del señor Senador Ortiz en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué quiere decir cuando se establece "Prohibición de navegar?".

Si esto se le aplica en alta mar, en la mitad de las aguas jurisdiccionales ¿el buque queda allí?, ¿no puede llegar hasta el muelle?

SEÑOR HERBERT.- Se podría unificar el concepto.

SEÑOR AGUIRRE.- Señor Presidente: para ir progresando en el tratamiento del tema, ya que las dudas que teníamos sobre el artículo 1º y su vinculación con el 8º han quedado suficientemente esclarecidas, debemos continuar con el artículo 2º, donde el sistema del texto de la Comisión y de la Asociación es similar.

La diferencia vuelve a estar en que en el texto muestro se hacía referencia al previo otorgamiento de garantía por la resultancia del juicio, lo que no figura en el otro texto.

En el referido artículo 8º --el de la contra cautela-- no se hace distinción entre embargo de bandera nacional y extranjera. Esto ha motivado dudas en la Comisión en el sentido de si la disposición refiere a buques de bandera nacional, extranjera o a ambos. Como no se distingue parece que la aplicación de este artículo no se realiza a todo tipo de embargo, en cuyo caso resultaría innecesaria la referencia que tiene en su artículo 2º al otorgamiento de garantía.Esa necesidad ya estaría prevista en el artículo 8º de la Asociación de Derecho Marítimo. Pregunto si esta interpretación es exacta.

SEÑOR HERBERT.- Esa fue la intención, concentrar todo lo referido a la garantía en un solo artículo.

SEÑOR AGUIRRE.- Por lo tanto deberíamos eliminar en el artículo la referencia al otorgamiento de garantía por la resultancia del juicio.

SEÑOR PRESIDENTE.- En el artículo 2º la Asociación dice:"El

embargo de buques de bandera extranjera". La Comisión había establecido el embargo de buques de bandera extranjera que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República. ¿Puede embargarse un barco fuera de aguas jurisdiccionales?

SEÑOR AGUIRRE (Fernando).- Sucede muy a menudo que un barco deja una carga; hay juicio contra el armador y se produce una sentencia, pero, en ese momento, dicho barco puede estar navegando en cualquier parte del mundo. El juez decreta un embargo que a veces es utópico, pero puede suceder que el barco vuelva a entrar a puerto y se encuentra con la prohibición de salir de él.

Leyendo éste artículo da la sensación de que el embargo se puede decretar cuando el barco entra en aguas jurisdiccionales. Si tiene un crédito no preventivo con carácter ejecutorio contra un armador extranjero no hay motivo para que el juez decrete el embargo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si se decreta un embargo contra un barco que no se encuentra en aguas jurisdiccionales sino en alta mar, o en otro puerto, y si en el lugar en que se encuentra el barco, éste se vende, el comprador no puede saber que está embargado ya que no tiene posibilidades de obtener el certificaco de libre embargo.

¿Qué ocurre cuando ese barco vuelve al país?

SEÑOR AGUIRRE (Fernando).- Hay otro problema de más difícil comprensión. Como menciona el doctor Sciarra los créditos privilegiados marítimos se trasmiten con el buque aunque cambien de dueño, este es un problema mundial.

SEÑOR SCIARRA.- Es exacto lo que dice el señor Aguirre.

Los derechos reales se van a trasmitir con el buque, con independencia de la persona que lo posea en ese momento. Eso es absolutamente cierto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Y en la práctica, ¿cómo funciona?

SEÑOR SCIARRA.- Debería haber un registro mundial, que no lo hay.

De modo que el que va a comprar un buque, tendría que pedir informes a todos los registros de buques del mundo. En el problema de las aguas jurisdiccionales, creo que hay que distinguir entre el decreto de embargo y el real apoderamiento del buque. Si vemos el proyecto de la Comisión, parecería que sólo se puede decretar el embargo cuando está en aguas jurisdiccionales. En realidad, se puede hacer cuando está fuera de éstas; lo que no se puede es efectivizar el arresto del buque, porque el imperio del Juez no se puede hacer efectivo.

SEÑOR AGUIRRE.- Estaba pensando en lo que decía el señor Sciarra, y creo que la observación del señor Presidente, proviene de un defecto de redacción que se corregiría fácilmente si la norma dijera:"El embargo de un buque de bandera extranjera implicará siempre la prohibición de salir de las aguas jurisdiccionales de la República y de sus puertos, salvo autorización del Juez".

Con esto creo que queda claro que el embargo se puede decretar se encuentre donde se encuentre el buque, ya sea en aguas jurisdiccionales de la República o en Singapur, Hong Kong o donde sea.

Una vez que el buque entró en aguas jurisdiccionales, queda allí inmovilizado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si acá empleamos la expresión "aguas jurisdiccionales de la República", me parece que convendría unificar el criterio y utilizarla también en los casos en que sólo se dice "aguas jurisdiccionales".

(Dialogados)

SEÑOR AGUIRRE.- Como se habla de la bandera extranjera, es conveniente aclarar qué son aguas jurisdiccionales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Además, a veces decimos "prohibición de salir de puerto" y otras "de sus puertos".

También habría que adoptar un criterio común.

c.b.3

SEÑOR AGUIRRE.- Estoy de acuerdo, pero creo que luego podremos pulir la terminología del articulado.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo tercero que es similar al propuesto por la Asociación.

(Dialogados)

SEÑOR CERSOSIMO.- El embargo quedará trabado con la resolución judicial, que se comunicará mediante oficio a la autoridad marítima.

SEÑOR AGUIRRE.- Creo que tenemos pequeños problemas de redacción que no hacen a la esencia de la disposición, porque los términos son conceptualmente iguales.

Si eliminamos la referencia al Registro General de Inhibiciones, también habría que quitarla del artículo tercero.

SEÑOR CERSOSIMO.- El artículo tercero dice con mucha claridad que, tratándose de buques de bandera nacional, la autoridad competente será el Registro de Naves de la Escribanía de Marina, y el embargo será oponible a terceros desde la fecha de su inscripción, en el Registro del buque, expresión que nosotros no empleamos porque aquí el problema estaba planteado desde cuando regía la publicidad en relación con la oponibilidad a terceros.

En cambio, unificándolo ese problema desaparece.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recuerdo que con respecto a esto se planteó que era preferible decir que se inscribe en el Registro de Naves y no en la Escribanía de Marina porque ocasionaría demoras.

SEÑOR CERSOSIMO.- El problema surgiría por la demora que --teniendo en cuenta la burocratización que suponemos también existe en la Escribanía de Marina-- implicaría llevar el oficio a la vuelta de la misma dependencia.

Por eso lo mejor sería decir que se inscribe en el Registro de Naves, ya que si la Escribanía de Marina demora, luego vendrán los abogados a decir desde cuándo está ese embargo en aptitud de ser oponible.

SEÑOR MEZZERA.- Conociendo un poco cómo funciona la oficina, quisiera aclarar que ella está a cargo del mismo personal, prácticamente en la misma habitación, y dispone de los mismos archivos.

De manera que si se mantiene el sistema burocrático actual, que es lo menos burocrático que debe existir en los registros, esa preocupación por la demora no puede tener lugar.

SEÑOR CERSOSIMO.- Agradezco la aclaración.

Eso también lo decía el señor Senador Fá Robaina, cuando aclaraba que una dependencia está cerquita de la otra, lo cual no significa que no haya demora.

Tengo miedo de que la haya, porque he visto casos de demoras en pasar de una habitación a la otra...

SEÑOR FA ROBAINA.- Parece que en los juzgados suele haber bastante demora en pasar de una mesa a la otra...

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo cuarto, que es igual al de la Asociación Marítima.

SEÑOR AGUIRRE.- En realidad, el artículo cuarto sobre inembargabilidad no figuraba en el proyecto original de la Comisión. Esta consideró que era pertinente y lo incorporó. No merece, por lo tanto, consideración especial.

c.b.5

25x

El artículo 5º del anteproyecto del Instituto Uruguayo de Derecho Marítimo no fue considerado, desconociendo los motivos que llevaron a esta actitud. Quizás hubiese sido porque no lo comprendimos, porque teníamos dudas.

El mismo se refiere a la limitación de la prohibición de salida y considero que este es el momento oportuno para que la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo explique el fundamento de esta disposición.

SEÑOR SCIARRA.- El tema de la limitación de la prohibición de salida tiene un origen muy antiguo, existiendo en el Código de Comercio una limitación a la posibilidad de embargar buques, de acuerdo a la referencia que se hace en el artículo 1041, que dice que ningún buque cargado podrá ser embargado o detenido por deudas.

La Comisión se preocupó fundamentalmente de definir ese punto, al que hace referencia el Código de Comercio, teniendo siempre presente que el principio de esta ley es el de proteger la libre circulación de los buques, el libre ejercicio del comercio marítimo.

Siempre se ha pensado que el embargo de un buque que está listo para zarpar puede ser utilizado como un medio coactivo, hasta extorsivo, para lograr el cobro de una deuda. Por ese motivo se establece esta limitación.

Los buques pueden ser embargados, salvo que hayan completado la totalidad de las operaciones para las que hubieren entrado a puerto, encontrándose listos para zarpar. El Código hacía referencia al buque cargado y pronto para realizar un viaje, pero puede suceder que el navío no esté cargado y, sin embargo, haya completado las operaciones. Asimismo, puede ocurrir que el buque haya entrado a puerto para cargar combustible o agua, es decir, que existen una serie de posibilidades que excede a aquellas que contempla el artículo 1041.

Por lo tanto, se establece que se deben acreditar los dos extremos.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿No hay que ofrecer ninguna garantía?

SEÑOR SCIARRA.- Entiendo que no.

25 x

SEÑOR HERBERT.- Se trata de un aspecto de la circulación marítima, ya que el buque no puede detenerse nunca salvo casos muy justificados.

Precisamente, lo que se pretende es evitar una medida extorsiva, reteniendo el buque cuando está preparado para salir, cuestión que ya había sido planteada en el Código de Comercio de la época.

El embargo y posterior secuestro de un buque es un problema de oportunidad que está en el libre juego del comercio marítimo. En el momento del embargo, por ejemplo, el buque podría encontrarse en el Océano Indico, pero la medida se cumple cuando vuelve al país.

Cuando el buque termina de cargar es como si hubiera salido del ámbito de acción del posible embargante. Ese buque merece continuar su viaje para no perturbar el comercio marítimo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pregunto si no convendría que el buque siguiera su viaje, ya que está embargado, ofreciendo una garantía. Pienso que se debería proteger al acreedor que tiene un embargo a su favor.

SEÑOR HERBERT.- La garantía puede ser un club de protección o una institución bancaria; lo que no cambia el problema porque la tramitación lleva varios días y puede resultar muy costoso detener el buque. Por ejemplo, puede llevar una carga perecedera, como es el caso de ovinos en pie. Es una costumbre del comercio marítimo y se trata de una práctica internacional ya prevista en el Código de Comercio. Es decir si el buque está listo para zarpar no puede ser detenido ni siquiera un minuto.

El hecho de solicitar una garantía lleva un trámite que como mínimo puede durar 24 ó 48 horas, lo cual puede perjudicar la carga del buque afectado.

SEÑOR FA ROBAINA.- Conozco un caso en el que un buque al partir, deja una serie de cuentas impagas. Tiempo más tarde, los acreedores se enteran de que dicho barco vuelve a Montevideo y pugnan entre ellos por llegar al Juzgado a solicitar el embargo correspondiente.

Puede ocurrir que el buque transporte carga perecedera, pero los acreedores no tienen otra alternativa que detenerlo, porque si se retira del puerto es muy difícil que cobren.

Cuando el capitán del buque se encuentra con ese impedimento, se comunica con su armador ya que, salvo que sea un navío "pirata", debe tener una agencia marítima que va a responder por sus deudas. Esta es la única forma de que el acreedor uruguayo pueda cobrar.

La deuda puede ser muy cuantiosa ya que puede incluir la carga de combustible, agua, tratamiento de tripulantes enfermos en un sanatorio, que al no pagarse, continúa acrecentándose.

No veo otro mecanismo para que el acreedor uruguayo pueda cobrar su deuda y no vea frustada sus aspiraciones.

SEÑOR SCIARRA.- Creo que la observación del señor Senador Fá Robaina parte de una base diferente a la inteligencia que nosotros dimos a este artículo.

Entendemos que el buque que ha completado sus operaciones y se encuentra pronto para zarpar, no puede ser objeto de una prohibición de salida. Ese es el principio.

El Juez en el momento que decreta no puede conocer cuál es la situación en que se encuentra el buque.

Luego, si el interesado, el armador, el agente o el capitán prueban que el barco estaba en esas condiciones, la prohibición de salida se levanta, queda sin efecto. Por este motivo no se le exige garantía, que era un poco la inquietud del señor Senador Ortiz.

Respecto a lo que dice el Señor Senador Fá Robaina sobre la situación de un buque que pasó por Montevideo y dejó un tendal de deudas, debo decir que va a poder ser embargado porque en el momento que entre al puerto no va a tener realizadas sus operaciones de carga. Por lo tanto, al ingresar los acreedores seguramente van a estar esperándolo y podrán así efectivizar el embargo ya que el buque no va a tener concretadas dichas operaciones. En cambio, si los acreedores se duermen y el buque finaliza su tarea y está pronto para zarpar, lamentablemente, no van a poder actuar contra él. Repito, que a la entrada sí lo pueden capturar.

25 x

SEÑOR SCIARRA.- Tal vez una aclaración ayudaría a aclarar más el asunto.

Existe una lista diaria, que se puede obtener, sobre la marcha de los buques en el mundo, que indica hacia dónde se dirigen, qué están haciendo, etcétera. De manera que este aspecto quedaría contemplado.

Si se tratara de créditos del mismo viaje, es deicr que el barco entrara, se aprovisionara y quisiera zarpar sin pagar, estaríamos ante una excepción.

Lo que usted señala es bueno para recordar que fue suprimida o mejor dicho que la Asociación pretendió la supresión de la frase "Que se encuentren en aguas jurisdiccionales" (artículo 2º) precisamente a fin de que los acreedores contaran con el tiempo necesario para realizar los trámites antes de que el barco entre en aguas jurisdiccionales. O sea, que el embargo se decreta el día antes y se hace efectivo a la llegada del buque.

SEÑOR AGUIRRE (Dn. Fernando).- Con respecto a este artículo debo decir que nos costó mucho llegar a un consenso, ya que había quien era partidario de suprimirlo porque era excesivamente favorable a los armadores extranjeros.

Cuando los créditos son del mismo viaje, no existe limitación; cuando son de viajes anteriores se le exige al acreedor que sea lo suficientemente diligente como para obtener el embargo con anterioridad a la llegada del barco, y que no espere para notificarlo a que se encuentre listo para zarpar. En general, se le prohíbe cargar, la misma Prefectura se lo impide.

Ahora bien; si el acreedor retuvo el oficio a fin de cometer una maldad, es decir, que deja cargar para que haya mayor número de gente dañada, consideramos que se justifica que el buque pueda salir de todas maneras. Esta última medida se tomaría a fin de evitar problemas con los compradores extranjeros, así como para no defraudar los suministros locales. Incluso, la experiencia nos indica que en muchos casos los jueces no saben si pueden o no decretar el embargo. En realidad, el juez ordena el embargo de cualquier manera. Si al llegar el oficio el barco ya concretó sus operaciones, la Prefectura le notifica que el embargo se levanta, a fin

25x

de no causar ningún tipo de daños. Este sería un punto discutible, ya que sería razonable solicitar una garantía. Ante esta situación, consideramos que entre la derogación total del artículo 1041 y el mantenimiento del régimen vigente, ésta sería la posición más justa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Desearía saber si el doctor Aguirre tiene inconveniente en que en el artículo 2º se diga: "Se encuentra en aguas jurisdiccionales".

SEÑOR MARTINEZ MORENO.- Quisiera saber qué ocurre frente a deudas generadas en un viaje anterior por ese barco o por otros pertenecientes a un mismo dueño.

SEÑOR HERBERT.- Debo aclararle al señor Senador que más adelante hay un artículo que prevé esta situación.

SEÑOR AGUIRRE.- A fin de aclarar el punto voy a dar lectura al artículo 13 referente a la Propiedad Naval.

(Se lee)

SEÑOR CERSOSIMO.- Indudablemente, se trata de un tema bastante técnico.

SEÑOR AGUIRRE (Dn. Gonzalo).- Aunque signifique alterar el orden de tratamiento de los artículos, creo que la pregunta del señor Senador Martínez Moreno resulta oportuna, dado que la Comisión aún no ha analizado los artículos 12 y 13. Como es algo que tendremos que hacer considero que este puede ser el momento indicado.

SEÑOR AGUIRRE (Dn. Fernando).- Podríamos poner a consideración el artículo 12.

Respecto a las dudas manifestadas por el señor Senador Martínez Moreno, en principio, otro buque del mismo deudor puede ser embargado, con las mismas limitaciones que previmos en los artículos 12 y 13 y que fueron tomados de la Convención Internacional sobre embargo de buques, no ratificada por el Uruguay.

Sin embargo, nos pareció oportuno incorporar algunas de sus disposiciones al derecho nacional.

El primer problema que se plantea es el embargo preventivo de buques arrendados.

La idea es que cuando se arrienda un buque a casco desnudo el que lo explota es el armador y, por lo tanto, el propietario no tiene responsabilidad en su explotación, por lo que difícilmente se imaginará o tendrá la voluntad de generar esa deuda.

Por lo tanto, dado que aunque su propietario no tenga responsabilidad en la deuda el crédito va a perseguir siempre a ese barco, lo que se pretendió con este artículo fue evitar la persecución de otros barcos del mismo propietario ya que no tiene nada que ver ni con la deuda, ni con la explotación.

Lo que sí se permite hacer es perseguir a otros barcos del armador no propietario, o sea, del arrendatario.

Aquí tenemos otro agregado. En caso de buques de bandera nacional, esta limitación de responsabilidad sólo tendrá efecto si el contrato de arrendamiento se encuentra inscripto en el registro respectivo de la Escribanía Marítima.

Esto se hace a fin de dar autenticidad a los contratos de arrendamiento.

En cambio, respecto a los buques de bandera extranjera el juez deberá exigir que la situación de arrendamiento a cargo del deudor sea acreditada en forma fehaciente por documentos de autenticidad anterior, a fin de proceder al embargo.

Esto, además, se realiza para evitar fraudes, o documentos inventados a posteriori.

SEÑOR CERSOSIMO.- Es decir que la Escribanía de Marina tiene registros de naves y de todas las modalidades de arrendamiento, de hipotecas no, porque se inscriben en los registros de la ley Nº 10.723 de 25 de setiembre de 1946. Nos encontramos con esta pluralidad --palabra tan grata-- de registros, es decir, que ese embargo tendría que ir a la Escribanía de Marina. Promesas no puede haber, desde ese punto de vista, porque no es un inmueble, pero la hipoteca se inscribe en el registro de hipotecas que corresponde al lugar que está surto el buque, pero no a la Escribanía de Marina. No es un tema específico, aunque está conexo.

SEÑOR AGUIRRE.- (Don Fernando).- Estoy de acuerdo en que esta dificultad existe. El Gobierno intentaba lograr la unidad en un solo registro para todos los embargos. Creo que respecto al arrendamiento no hay problema de que se inscriba en la Escribanía de Marina, pero sí lo había con la hipoteca y con otros actos que no se inscribían.

Para mayor claridad voy a leer el artículo 86 que, según el señor Senador Aguirre no es de buen tino hacerlo, pero pienso que ello redundará en una mayor comprensión.

SEÑOR AGUIRE.- Solicito a los señores delegados que traten de leer y expresarse más pausadamente porque debido al tema existen dificultades para tomar la versión taquigráfica.

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- Ese artículo expresa que "Se inscribirá en el Registro de Buques creado por la Ley Nº ..."

(Lee)

Esta es la ley de Registros Nº 15.514 que se suspendió por diversas dificultades.

El artículo 13, copropiedad naval, dice que fuera del caso de arrendamiento puede solicitarse el embargo de todo el buque. Un propietario responde con todo su patrimonio, esa es la hipótesis de copropiedad naval. Hace poco se realizó un congreso. Concurrieron diferentes delegaciones y entre ellas, los anglosajones establecen que los buques se dividen en 68 partes.

No sé por qué es esto, pero el Derecho que prima en esta materia es el anglosajón. Nosotros lo hubiéramos hecho con

el sistema métrico decimal. Es muy normal que un buque tenga muchos copropietarios. Pero si un propietario tiene un embargo, los demás se verán afectados por la deuda de ese señor.

La Ley argentina dice que sólo se considera propietario de un buque, cuando todas las partes pertenecen a la misma persona.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué quiere decir esto?

SEÑOR AGUIRRE.- Quiere decir que de las 68 partes no sean 35 del mismo propietario y las restantes de otros que nada tengan que ver.

SEÑOR HERBERT.- Tal vez, este término "partes" no parezca muy técnico. Lo que pasa es que es otro término marítimo. En realidad, el buque no se divide en avas partes, sino en partes.

Insisto en que no hay inconveniente en aclarar que se trata de cuotas partes.

SEÑOR CERSOSIMO.- El artículo 13 no debe decir "en la hipótesis de propiedad naval", porque hipótesis significa algo que puede ser o no, una teoría o posición determinada. Debería decir "en los casos de propiedad naval".

SEÑOR PRESIDENTE.- Podríamos decir en lugar de "cuando todas las partes", "cuando todo el buque pertenezca a la misma persona".

Esto sería para suprimir la expresión partes.

SEÑOR FA ROBAINA.- Quienes conocen el tema saben perfectamente qué significa esa expresión, por lo tanto, considero que no se debería introducir una nueva terminología.

SEÑOR AGUIRRE.- El artículo referente a la contracautela es relacionado con los artículos 1º y 2º. Por eso lo tratamos con anterioridad. Los que no hemos considerado son los artículos 6º y 7º, referentes al embargo preventivo y otras medidas cautelares, distinguiendo entre buques de bandera nacional y extranjera.

Creo que esos serían los artículos a analizar.

ccs.2
D/73

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- El artículo 5º de la Comisión que no tratamos, coincide con el 15 de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, que refiere al embargo de buques pesqueros. Parece muy similar, pero hay un agregado.

SEÑOR AGUIRRE.- Lo que podríamos hacer es tratar el artículo 15 de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

SEÑOR CERSOSIMO.- Pero ahora es el 6º, puesto que se le ha hecho un aditivo referente a la inembargabilidad.

SEÑOR AGUIRRE.- El artículo 5º de la Comisión, que ahora lleva el Nº 6, en virtud de haberse intercalado otro con el número 4, tiene su correspondencia con el 15 de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Y por qué no tratamos el artículo 5º de la Comisión? Tengo entendido que la Comisión tiene como base de estudio su propio proyecto. Ahora si se desea cambiar el procedimiento...

SEÑOR AGUIRRE.- Me es indiferente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Deberíamos adoptar uno u otro criterio.

SEÑOR CERSOSIMO.- Normalmente, se tiene en cuenta lo estructurado aquí en la Comisión y se lo compara con lo aportado por los asesores. En este caso, la Mesa está proponiendo que se trate el artículo 5º actual, que refiere a otras medidas cautelares que concuerdan con los artículos 6 y 7 del anteproyecto de la mencionada Asociación.

SEÑOR AGUIRRE (Don Fernando).- En principio, lo allí mencionado no merece reparos. No obstante, la Asociación intentó hacer, con lo que aquí son los artículos 4º y 5º, embargo y medidas cautelares, un capítulo entero y más detallado. Es así que tenemos dos disposiciones referidas a cómo se prueba o no el embargo preventivo y si se debe probar el peligro o frustración; otra que versa sobre daños y perjuicios, que está en poder de la Comisión; como así también otro artículo que habla sobre la justificación sumaria del derecho, que no aparece en el mencionado proyecto.

Para obtener un embargo preventivo, normalmente en el derecho marítimo hay que probar el peligro de frustración del derecho y el "humo del buen derecho", es decir, la apariencia de tener razón y también un crédito que posiblemente

va a ganar un juicio.

En principio, nos planteamos dos tipos de problemas. Uno de ellos es el riesgo o peligro de frustración que, en el caso de derecho marítimo, entendemos que es flagrante, porque los buques no sólo son móviles, sino objetos que pueden desaparecer mediante desguazamiento, etcétera. Es así que se entendió, por consenso, que el crédito marítimo no necesitaba prueba de peligro de lesión. Entonces, quisimos hilar un poco más fino dicha prueba e hicimos --no había antecedentes en la materia-- una distinción entre buques de bandera nacional y extranjera. Establecimos que los buques de bandera nacional pueden ser objeto de embargo preventivo, sin necesidad de acreditar el peligro de frustración del derecho; pero también pueden ser objeto de embargo por créditos marítimos no privilegiados, en cuyo caso deberán reunirse los requisitos exigidos por la ley.

Al establecer el principio de que no hay necesidad de acreditar el peligro ante el Juez, introducimos una norma excepcional limitada a los créditos marítimos privilegiados.

Eso en cuanto a los buques de bandera nacional. Para los de bandera extranjera se estableció la no necesidad de la acreditación del peligro de lesión o frustración del derecho, no sólo en el caso de créditos marítimos privilegiados, sino también en el de las deudas contraídas en el territorio nacional en utilidad del mismo u otro buque, de idéntico propietario o armador. Y en el de los créditos originados en actividades o de otros créditos ajenos a esa actividad en el caso de ser exigibles ante los Tribunales del país.

Se entendió que el régimen a aplicar a los buques de bandera extranjera debería ser más amplio que el correspondiente a los buques de bandera nacional.

Después de todo no se corre tanto riesgo. Creo que es una distinción que cabía hacer y que deja a la mayoría de los créditos en un régimen común. En principio, hay una presunción de riesgo en todo crédito a otorgar a los buques, porque no parece lógico exigir al acreedor que tenga que estar probando que el buque se puede hundir, que lo pueden desguazar y hacerlo desaparecer.

SEÑOR AGUIRRE.- Evidentemente esta es una temática que no nos es muy cómoda de manejar, pues muy pocos colegas --y algunos de los miembros de la Comisión no lo son-- han trabajado en esta materia.

El esquema general de estos dos artículos nos parece razonable, pero en el interés de balancear o de llegar a un adecuado término medio entre la legítima protección de los derechos de los acreedores, que siempre corren serio riesgo de ser frustrados dada la especial naturaleza de la actividad marítima, y la necesidad también de contemplar en cierta medida los derechos de los propietarios y armadores de los buques, no vemos del todo claro el sistema de este artículo 7º cuando distingue entre distintos tipos de créditos y deudas, según sea su origen, referidas al embargo de buques de bandera extranjera.

Es decir que se elimina la necesidad de acreditar el peligro de lesión o frustración del derecho en tres casos. El primero de ellos es el de los créditos marítimos privilegiados con carácter general. El segundo refiere a las deudas --desde el punto de vista del acreedor, debería hablarse de créditos-- contraídas en territorio nacional en utilidad de uno u otro buque de idéntico propietario o armador.

Esto parece correcto, al igual que el tercer caso, que se refiere a deudas o créditos originados en la actividad del buque. Pero luego, se agrega otro, por otros créditos ajenos a esta actividad, cuando sean exigibles ante los Tribunales del país.

En este último caso -que no es el de una deuda contraída en utilidad del mismo buque o de otro buque del mismo propietario y que tampoco está comprendido en las hipótesis del literal B)- ¿no sería extender demasiado las posibilidades de obtener el embargo preventivo y otras medidas cautelares, sin siquiera tener que acreditar el peligro de lesión o frustración de derechos? ¿No puede constituir ya una exageración de las garantías que se quieren obtener para los acreedores?

SEÑOR HERBERT.- En primer lugar, estamos refiriéndonos al caso de probar el peligro de lesión o frustración; ése es uno de los aspectos.

Cuando existen créditos marítimos privilegiados, hay consenso prácticamente universal en el sentido de que se procede de inmediato al embargo o secuestro. Los otros casos, son aquellos en los que la fuerza de esta situación excepcional no proviene de la naturaleza del crédito, sino de una situación de hecho, que es precisamente la del buque. Este está

destinado a moverse y, por lo tanto, pasa fugazmente por los puertos y por el ámbito geográfico del imperio jurisdiccional del juez.

En el literal B), se ha tratado de proteger a los acreedores nacionales cuyos créditos no son créditos marítimos privilegiados; pero en el C), estamos en una hipótesis totalmente diferente y es la de que el Juez tiene jurisdicción sobre ese buque mientras esté dentro de fronteras. Entonces, esto facilita la situación de un acreedor cualquiera de ese armador, que necesita un juez para hacer su crédito efectivo. Si no lo tuviera, se daría un caso, prácticamente, de denegación de justicia, porque el buque se detiene poco tiempo en cada lugar, está en continuo movimiento y, normalmente, en aguas internacionales. No habría Tribunal que lo sometiera a su jurisdicción y pudiera resolver la cuestión. Entonces, se ha reservado este caso excepcional para la hipótesis en que el juez uruguayo tenga realmente competencia para entender en el asunto por el cual se solicitó ese crédito. Y el único momento en que puede tener además de la competencia, abstractamente considerada por una norma jurídica, el imperio de hecho sobre ese bien, es aquel en que el buque pasa por el país, cuando está en aguas jurisdiccionales. Por eso, en ese caso, el peligro de frustración del derecho es permanente en el buque. Lo único que se ha contemplado es la protección de la jurisdicción de los tribunales uruguayos, esto es, que cuando el buque pasa por puerto nacional, si el Tribunal es competente para entender en la cuestión que suscita el crédito, se pueda embarcar sin necesidad de proceder a acreditar la frustración del derecho, porque esto es de principio. En un buque, el peligro de frustración del derecho es de principio; no es necesario probarlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- A pesar de que no tiene necesidad de probar el peligro de frustración del derecho, entiendo que igualmente tiene que prestar garantía.

SEÑOR HERBERT.- Por supuesto. Para decirlo en síntesis, en el primer caso la fuerza de esta situación excepcional proviene del privilegio de ese crédito; en el segundo, de la protección del acreedor nacional y, en el tercero, de la protección de la jurisdicción del Juez.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los artículos 6º y 7º, ¿sustituyen al 5º del nuevo proyecto?

ad.2

25x

SEÑOR FERNANDO AGUIRRE.- Así es, aunque con algunos agregados, porque la Asociación había hecho de este artículo 5º un capítulo entero; en el Proyecto de la Asociación hay algunas normas que no están.

El que habla había comenzado diciendo que la mitad del problema previsto en el artículo 5º era el de la prueba del riesgo, y, la otra mitad, el de la prueba del derecho, que también estaría dentro de este artículo 4º.

Nosotros, en el anteproyecto, hablábamos de la justificación sumaria del derecho en ciertos casos y ahora nos encontramos con algo sorprendente.

La Asociación previó uno de los casos, que es el de siniestro marítimo, de asistencia o de salvamento, y la Comisión previó otro, que es el de crédito por mercadería transportada.

Serían, en realidad, el artículo 8º de la Comisión y el artículo 11 del anteproyecto de la Asociación, que no tienen, aparentemente, nada que ver entre sí. Los dos corresponden a justificación sumaria del derecho: uno para el caso de crédito por mercaderías y otro para el de siniestro marítimo. Habría que hacer que ambos fueran incisos de un mismo artículo.

SEÑOR AGUIRRE (Gonzalo).- Entiendo que asiste razón al Doctor Aguirre, pero de acuerdo al criterio que había sugerido la Mesa -que considero imprescindible para no desordenar el trabajo, atento a que estamos manejando varios textos- creo que deberíamos considerar ahora el artículo 5º original, que pasó a ser el 6º del proyecto de la Comisión y que corresponde al 15 del anteproyecto de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, que se refiere al embargo de buques pesqueros, y que en el ordenamiento del anteproyecto de la Asociación viene en otro capítulo.

Nosotros vamos a tratar luego de ordenar el articulado, pero ahora sugeriría -como lo señalaba el señor Presidente

ad.3

25x

de la Comisión- siguiéramos el orden que teníamos originariámente, porque de lo contrario vamos a incurrir en confusiones.

SEÑOR CERSOSIMO.- ¿En qué quedó el artículo 5º?

SEÑOR AGUIRRE (Gonzalo).- En principio, el artículo 5º quedó desglosado en distintas disposiciones que tiene el proyecto de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, que en este aspecto es mucho más completo y trata el tema en varios artículos de un mismo capítulo.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Podríamos suprimir este artículo 5º?

SEÑOR AGUIRRE.- Parecería que sí.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración, entonces, el artículo 6º --15, en el anteproyecto de la Asociación-- que se refiere al embargo de buques pesqueros.

Teníamos una curiosidad acerca de los permisos de pesca. Por lo que sabemos, se otorgan por un lapso determinado. Nuestra pregunta es si el permiso caduca si no se utiliza durante determinado período.

SEÑOR MEZZERA.- Esa es la posibilidad que quería señalar.

La Ley de Pesca Nº 13.833 comete a determinados organismos la concesión de permisos de pesca comercial o científica.

ad.4

25x

Dichos permisos se otorgan por un plazo determinado que puede variar. El decreto reglamentario de la ley, dictado en 1971, dispone que los permisos se cancelen por suspensión de las labores de explotación, salvo caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobados.

Pensamos que una norma de rango reglamentario tan lata como ésta --porque, ¿quién califica la suspensión de labores de explotación salvo caso fortuito o de fuerza mayor?-- no debería quedar en manos de la administración, porque la existencia de un permiso vigente para un buque pesquero, que puede reportar U$S 1:000.000 o más, representa un activo ideal o nominal de mucha importancia. Por eso queremos dejar a salvo, por medio de la ley, la vigencia del permiso.

SEÑOR CERSOSIMO.- Personalmente, estimo que sería conveniente terminar la redacción del artículo donde dice: "no hará caducar el Permiso de Pesca de dicho buque". Si lo demás se mantiene o no en vigencia durante el plazo por el que fue concedido dicho permiso, es ajeno a la materia de esta ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores integrantes de la Comisión están de acuerdo con la modificación sugerida, pasaríamos a considerar el artículo 7º.

SEÑOR AGUIRRE (Fernando).- Estoy de acuerdo.

SEÑOR AGUIRRE (Gonzalo).- Comparto la sugerencia del señor Senador Cersósimo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 7º.

SEÑOR AGUIRRE (Fernando).- Este artículo propuesto por la Comisión, que no figura en nuestro proyecto, en realidad forma parte de lo que llamamos justificación sumaria del Derecho. En ciertos casos, ese criterio se mantiene. Además, cabe recordar que tiene su origen en una ley argentina. Por otra parte, otros casos relacionados con la debida justificación sumaria del Derecho, están previstos en el artículo 11, como por ejemplo el siniestro marítimo, accidente o salvamento.

Nosotros sugerimos el siguiente texto: "Cuando se solicite un embargo preventivo u otras medidas cautelares contra un buque, en los casos de siniestro marítimo, de asistencia o de salvamento, se tendrá por llenado el requisito de la justificación sumaria del derecho conforme a los artículos 830 del Código de Procedimiento Civil y 62 de la Ley Nº 13.355, con la presentación de la protesta levantada ante la autoridad marítima o consular, por el Capitán o quien haga sus veces, o el agente de buque o buques participantes. La autoridad ante la cual se levante la protesta expedirá testimonio de la misma a cualquier titular de un interés legítimo."

De esta forma, incorporamos a nuestro Derecho el instituto de la protesta de mar. Cada vez que un buque sufre un accidente, una ola le causa daño, es objeto de avería gruesa, pida asistencia o es salvado, al llegar al puerto por primera vez el capitán debe hacer una declaración ante la autoridad portuaria o consular. Dicha declaración tiene efecto de una protocolización notarial; es un documento público. Además, reviste determinadas garantías que sirven, por lo menos, de justificación sumaria. Por lo tanto, creemos que es necesario dejarlo expresamente establecido.

El inciso final de este artículo, aclarando que debe expedirse testimonio, obedece a que algunos de los integrantes de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo expresaron que en ocasión de requerir el testimonio, la Prefectura Naval se negaba a dárselo a otra persona que no fuera el dueño de la embarcación.

Entendemos que tratándose de un registro público, eso no era correcto; si se tiene un interés legítimo, es lógico solicitar un testimonio de la declaración del capitán a fin de que se pueda protocolizar en un documento de plena fe, con fecha cierta.

Entonces, el tema justificación sumaria de derecho está referido en dos artículos. El propuesto por la Comisión trata la justificación sumaria de derecho en créditos por mercaderías transportadas. Al respecto, hicimos mención del antecedente argentino, pero no logramos consenso para incluir este texto en el proyecto. El otro tema es la justificación sumaria de derecho en caso de siniestros marítimos. Este aspecto está contemplado en nuestro proyecto.

De todas formas, debemos reconocer que ambos extremos están íntimamente vinculados y, por lo tanto, deberían estar incluidos en un mismo artículo. Uno no es excluyente del otro; se trata de dos asuntos diferentes.

SEÑOR AGUIRRE (Gonzalo).- Efectivamente, pero estos asuntos están vinculados entre sí.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estábamos considerando el artículo 7º, pero la discusión derivó al artículo 11.

SEÑOR AGUIRRE (Gonzalo).- Por lo que puedo colegir, el artículo 11 de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo --que nosotros transcribimos con el número 8º-- está aprobado; hay criterios coincidentes entre los aquí presentes.

Se nos hizo saber que el artículo 7º, que se refiere a una materia conexa --créditos por mercaderías transportadas-- ofrecía ciertas dudas o criterios no totalmente coincidentes dentro de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo y por eso ésta no lo había incluido en su proyecto.

Nos parece prudente que se nos ilustre acerca de esas dudas, es decir, si simplemente no hubo coincidencia de pareceres o si, por el contrario, hubo oposición a que se incluyeran disposiciones de esta naturaleza, que la Comisión entendía pertinentes.

SEÑOR HERBERT.- Es bueno explicarlo, porque ello da una idea de lo que es la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, que en ella existen intereses para con la carga, los armadores, funcionarios públicos, etcétera. Los armadores son un tanto sensibles con respecto al problema de los créditos por mercadería transportada. Por ello damos el uso de la palabra al doctor Sciarra, que integra ese cuadro, para que explique cuáles son sus reservas.

SEÑOR SCIARRA.- Entiendo que éste es un problema de tiempo, de oportunidad. Normalmente, cuando llega un buque no se pueden comprobar de inmediato los problemas de carga, es decir, si hubo faltantes, desperfectos o averías. Eso requiere generalmente de un proceso. La carga se descarga, se traslada al depósito, luego se retira o despacha y recién entonces es analizada por peritos. Durante este tiempo, el buque generalmente ha finalizado sus operaciones y se ha ido.

¿Cuál es el proceso que siguen los cargadores o los aseguradores? Hacen el reclamo frente al representante del armador, frente a la agencia, y si es atendible su planteo, se llega a un arreglo en términos privados. De lo contrario, se iniciará un juicio ordinario, no habiendo lugar al embargo preventivo sino a un juicio ejecutivo, siempre y cuando haya sentencia que reconozca el derecho del cargador o asegurador. Por ese motivo, no se prevé la hipótesis del embargo preventivo.

Normalmente no se da el caso de que los daños en la carga estén probados y permitan embargar algún bien en forma preventiva con la rapidez necesaria.

Tal como dijo el doctor Herbert, en la Asociación de Derecho Marítimo no hubo acuerdo, pues allí están representados muchos intereses.

En lo que me es personal, normalmente actuo como asesor de los clubes aseguradores, que cubren la responsabilidad civil de los buques. Desde mi punto de vista en ese caso el embargo preventivo no es necesario porque existe todo un proceso que por lo general logra un arreglo en términos privados o, de lo contrario, se inicia un juicio en el que se prueba realmente si ha existido perjuicio y quién es el responsable.

Con una sentencia en la mano ya no es necesario el embargo preventivo porque seguramente se va a obtener el cumplimiento de la misma --en el 95% de los casos se logra el cumplimiento voluntario-- y, en su defecto, el embargo ya no es preventivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pienso que como se trata de un juicio ordinario y, por lo tanto, largo, si durante el transcurso del mismo el deudor advierte que va a perder el caso, puede ocurrir que se desprenda del buque.

SEÑOR SCIARRA.- Quiero decir al señor Presidente que nor-

25x

malmente se trata de buques de línea que llegan regularmente a los puertos y que cuentan con un armador responsable que posee un seguro que cubre los daños.

Si no me equivoco, el doctor Aguirre --que es mi habitual contendor en la materia-- salvo excepciones, no ha experimentado pérdidas importantes.

SEÑOR AGUIRRE (Fernando).- Creo que el doctor Sciarra adolece de una formación profesional, ya que normalmente es abogado de armadores muy serios; pero también existen algunos que no lo son.

Hemos intentado que todos los artículos fueran aprobados por consenso; es por ese motivo que eliminamos el que nos ocupa en cuanto vimos que sobre él no había acuerdo.

No obstante, creo que es necesario que en la ley se disponga esto.

En el Código existe un artículo que establece la comprobación de los daños en la mercadería que debe hacerla el alguacil del juzgado, lo que resulta prácticamente imposible.

Cuando un buque viene con avería gruesa y avisa, seguramente los acreedores lo esperan en los muelles con peritos; si se pide un alguacil de juzgado, es factible que este llegue, pero normalmente lo que ocurre es que al bajar la mercadería del barco se advierte que uno de los cajones está agujereado.

Lo que se hace en esos casos es dejar una constancia en el acta de entrega y entrada a depósito.

mcd.5
D/73

35x

He sostenido --y en general los jueces lo han aceptado-- que la disposición del Código de Comercio que establece que la comprobación de los daños la harán los alguaciles no sólo es imposible de aplicar, porque todos los alguaciles deberían permanecer las 24 horas del día en el Puerto, esperando la llegada de los buques, sino que además ha sido derogada por las leyes del siglo pasado que establecieron el control por parte de la Dirección General de Aduanas y la Administración Nacional de Puertos. Aunque esto no sea así, creo que el artículo mencionado es un anacronismo y debería ser eliminado.

Creo que es correcto este artículo que establece cómo se prueba el derecho de crédito de mercaderías transportadas cuando existe riesgo, como por ejemplo con una empresa que todos los meses cambia el nombre de la sociedad anónima como sucede en Panamá.

Una forma de controlar si existe faltante es teniendo conocimiento del embarque total; si se transportaron 25 cajones y en el acta de entrada figuran sólo 20, es evidente que faltan 5. También, si se transportó un bulto que contenía tres televisores y pesaba 30 quilos y se recibe un bulto violado y vuelto a cerrar que sólo pesa 25, deducimos fácilmente que se extrajo algo de él.

Reitero que sobre este artículo no obtuvimos consenso y pienso que se debe a que es un típico problema de política legislativa.

SEÑOR HERBERT.- Creo que en la Asociación no se logró el consenso porque a veces, por pequeñas diferencias, se puede llegar a pedir el embargo y secuestro del buque --o sea, a impedir su salida-- y esto pone a una de las partes en una situación muy difícil. Obsérvese que esto se puede fundar en la simple comparación entre el conocimiento del embarque y lo que establece el acta de descarga. Parece demasiado violenta la sanción de embargar un buque porque faltan uno o dos cajones. Esto obliga, necesariamente, a que el armador cuente con una garantía, por lo que prácticamente la negociación ya no existiría.

Creo que el problema que estamos tratando deberá resolverlo la Comisión, teniendo en cuenta los efectos posteriores.

Personalmente, por ser imparcial en esta contienda, entiendo ambas posiciones. El armador teme que se le amenace con un embargo o secuestro del buque por la falta de uno o dos cajones, lo que implicaría una pérdida excepcional; por otra parte, el representante de la carga no quiere ser defraudado.

Lamentablemente, en la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo no pudo lograrse un consenso con respecto a este artículo por lo que la resolución de este problema queda en manos de esta Comisión, ya que se trata de política legislativa.

SEÑOR AGUIRRE (Dn. Gonzalo). Sin perjuicio de reconocer que lo que expresa el doctor Herbert es sensato y de sentido común, pienso que este no es el momento de dialogar sobre un tema que no se logró acuerdo dentro de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

Hago notar que el texto redactado por la Comisión --y no es que defienda siempre lo que redacta la misma-- dice que el embargo se levanta si se ofrecen garantías suficientes para responder sobre la contienda ulterior. Si lo que resulta del acta de descarga es la pérdida de un bulto de poco valor --por ejemplo, tres televisores-- la compañía armadora dará las garantías sobre el valor, que será de escaso monto en relación a los bienes de la misma.

De todas formas, no deseo entrar en un tema que realmente no conozco.

SEÑOR MARTINEZ MORENO.- ¿No se desplaza la responsabilidad al Banco de Seguros?

SEÑOR AGUIRRE (Dn. Fernando).- Esto sucede posteriormente. En primer lugar, el importador formula una reclamación a su seguro; si el Banco de Seguros o la compañía privada responsable realiza el pago, subroga los derechos y el que comienza el juicio es el asegurador, como subrogador de los derechos del importador.

Creo que los señores Senadores han previsto esto al establecer "cuando se trate de créditos derivados de daños o pérdida de mercaderías a transportar, el tenedor del respectivo conocimiento de embarque, o el asegurador en su caso"... Obviamente el asegurador de la carga no tiene derecho en



cuanto llega el barco, pero demostrando que tiene un seguro sobre la carga da la seguridad de que pagará por la falta de mercadería. Por eso es razonable que cualquiera de los dos pueda tener la titularidad.

SEÑOR AGUIRRE (Dn. Gonzalo).- Considero que no podremos progresar mucho más en el análisis de este tema, por lo que sugiero pasar al artículo 9º de la Comisión, que es el número 14 del proyecto de la Asociación.

La Comisión ya había optado por el criterio de sustituir su texto original por el texto de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo que resulta más completo desde un punto de vista técnico. Salvo que se desee realizar alguna consideración al respecto, estimo que habría acuerdo sobre este texto referido al embargo ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el artículo 10 de la Comisión: Levantamiento de las Medidas Cautelares.

SEÑOR CERSOSIMO.- Copiamos la redacción del artículo 9º de la del 14 de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo. Considero que no hemos sido aparentemente consecuentes en este caso porque habíamos modificado la expresión "fianza" por la de "garantía". Ello se hizo porque entendíamos --y éste fue, precisamente, uno de los argumentos-- que la expresión "garantía" comprende la "fianza" u otro tipo de garantía. De esta manera, se amplían las posibilidades porque alguien puede tener un bien a hipotecar pero no contar con una persona que le sirva de fiador.

En consecuencia, estimo que podría ser más conveniente utilizar en todos los casos la expresión "garantía" en lugar de "fianza".

SEÑOR PRESIDENTE.- Existe consenso en tal sentido.

SEÑOR AGUIRRE.- En consecuencia, correspondería pasar a tratar el artículo 11, equivalente al 9º de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo. Quiero señalar que la Comisión ya

tv.3

25x

adoptó el texto elaborado por la Asociación y ya lo ha aprobado.

Para seguir con el orden de los artículos de la Asociación efectuaré un breve repaso a efectos de no confundirnos. Ya se ha tratado el Capítulo I, Principios Generales, artículos 1º, 2º y 3º.

Embargo de Buques de Bandera Nacional, Embargo de Buques de Bandera Extranjera y Traba del Embargo. El artículo 4º, de Inembargabilidad, fue agregado al proyecto; el 5º, referido a la prohibición de salida del puerto.

El Capítulo II correspondiente a Embargos Preventivos y otras medidas cautelares ya ha sido tratado en su totalidad. Contiene los artículos 6º, 7º, 8º, 9º, 10 y 11. Por lo tanto, nos queda pendiente el artículo 6º, sobre el que no hay acuerdo con la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

Hace rato que ya aprobamos los artículos 12 y 13. Con respecto al Capítulo III, ya hemos aprobado los artículos 14 y 15, Embargo Ejecutivo y Embargo de Buques Pesqueros, respectivamente.

De manera que quedarían por considerar las normas finales. Debemos pasar al Capítulo V relativo a Normas Procesales y el artículo 16, que la Comisión no lo había considerado.

SEÑOR SCIARRA.- Quiero hacer una referencia anecdótica sobre las cosas que suelen suceder en materia judicial cuando se pretende trabar embargo de un buque con la rapidez que los hechos requieren. Hace poco tiempo solicité el embargo de un buque y ofrecí como garantía el aval bancario de una institución privada de primera línea en plaza. En el Juzgado se me señaló que no se aceptaban fianzas bancarias y que era necesario presentar una garantía de algún inmueble, lo que es imposible de cumplir porque los armadores no cuentan con ningún bien de este tipo en el país. Finalmente, luego de mucho esfuerzo, logramos que el Banco de la República se aviniera a brindar su aval y el Juzgado, con cierta reticencia, lo aceptó. Este trámite demoró varios días y casi llegamos al momento en que el buque debía partir.

Es por estas razones que se hace necesaria una resolución de este tipo que obligue al Poder Judicial a actuar con la celeridad y realismo que los hechos exigen.

SEÑOR FA ROBAINA.- En la práctica, es común que los Jueces desconozcan lo relativo al Derecho Marítimo. Tanto es así, que cuando piden una fianza de reconocida solvencia en plaza hay que explicarles en qué consiste el embargo de un buque y el trabajo que ello significa. Entonces, cuando se ofrece una garantía sobre una empresa marítima, empiezan a cavilar si es suficiente o no y quienes la presentan tienen que gestionar en forma urgente porque los Jueces no entienden la celeridad con que deben ser encargados estos trámites.

SEÑOR SCIARRA.- Cuando se presentan estas condiciones a nivel privado para levantar un embargo, las compañías aseguradoras aceptan de plano las garantías de los clubes de armadores. Pero si lo mismo se intenta hacer ante un Juez y se le ofrece una garantía de un club, no la aceptan porque no saben de qué se trata.

SEÑOR CERSOSIMO.- Como ustedes recordarán, la ley de derechos civiles de la mujer dice que presentada la solicitud de disolución de la sociedad conyugal, el Juez le decretará sin más trámite. A pesar de esa disposición expresa, se le daba vista al Fiscal, lo que llevó a que se consultara al doctor Couture acerca de qué significaba la expresión "sin más trámite". Sin duda, fue la consulta más corta de la historia del Derecho, pero quizá la más elocuente ya que al preguntársele qué significaba esa disposición el doctor Couture contestó: "Sin más trámite significa sin más trámite, y punto".

La intención de lo que se dice aquí en cuanto a que los embargos previstos en esta ley deberán ser decretados y comunicados por el Juez actuante con carácter preferencial y en forma urgente, es muy buena, pero no creo que tenga resultados efectivos en la práctica. Si se estableciera que será en el mismo día en que fueron solicitados se me dirá que eso es imposible porque no da posibilidades materiales de llevarlo a cabo.

Pienso que es necesario establecer un límite, lo que sí se hace en el proyecto presentado por la Asociación.

De todos modos, aquí se establece que serán cumplidos por la oficina actuante; pero dicha oficina lo hará después

que se decrete. Pero, ¿quién le establece el plazo al Juez? Si no se le fija uno, el Juez va a alegar determinado término.

SEÑOR AGUIRRE.- Lo referente al plazo está estipulado en el artículo 16 del proyecto de la Asociación.

SEÑOR CERSOSIMO.- Pero no está estipulado en el proyecto de la Comisión.

Repito que entiendo que es conveniente establecer un plazo porque si no se va a buscar algún subterfugio para que esto no pueda ser cumplido el mismo día.

SEÑOR AGUIRRE (Fernando).- Me voy a permitir contar una anécdota que viene a cuento. Hace poco se realizó un Congreso Rioplatense de Derecho Marítimo. Durante el mismo le preguntamos a un especialista argentino cuánto demoraba el embargo de un buque en el puerto de Buenos Aires y nos contestó que si él presentaba un escrito a las nueve de la mañana y a las once todavía no se había decretado el embargo, armaba un escándalo.

En la Argentina existe la misma burocracia que en nuestro país, pero la justicia comercial y marítima atiende, casi en un 40%, casos que tratan precisamente de Derecho Marítimo, lo que obviamente hace que se tenga una comprensión mayor y una sensibilidad muy especial acerca de esta problemática por parte de los jueces.

SEÑOR CERSOSIMO.- En la Argentina hay una especialización en la justicia marítima; en cambio aquí no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, damos por aprobado el artículo 16 del proyecto de la Asociación.

Se pasa a considerar el artículo 17 del proyecto de la Asociación.

SEÑOR AGUIRRE.- Acerca de este punto hablábamos anteriormente cuando nos referíamos al problema del Registro General de Inhibiciones. Me parece que el señor Senador Cersósimo había depuesto su posición originaria.

Creo que esto se resuelve transcribiendo el artículo

25x

86 del decreto Nº 15.514 como artículo 17.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el artículo 18 del proyecto presentado por la Asociación.

SEÑOR HERBERT.- Este artículo recoge un principio general. En primer lugar, tiene las normas vigentes de competencia internacional. Estas no se manifiestan en absoluto; pero se agregan dos posibilidades de competencia de los juicios nacionales. Una es en el caso de buques de bandera nacional, situación que es lógica. Sería como si se tratara del domicilio del deudor en el caso de la acción. Cuando exista algún litigio contra un armador cuyo buque esté embanderado en el país, lo lógico es que los tribunales asuman competencia. Esa es la forma de evitar cualquier delegación de justicia. Creo que se trata de un principio general y universal.

El otro caso, el del literal B), puede ser más complejo pero lo voy a explicar con facilidad. Toda la legislación comparada en el mundo, sobre todo la de fuente supranacional, tiende a la protección de los créditos marítimos privilegiados. Esta misma ley tiende precisamente a eso, a la protección del crédito marítimo privilegiado para facilitar el negocio marítimo internacional. Pero se da una situación muy especial. Cuando el Juez decreta el secuestro del buque y se detiene la marcha del mismo hay dos alternativas: o asumimos jurisdicción para entender en el fondo del asunto, siguiendo el juicio, llegándose al remate o a disponer de la garantía, o se permite que el buque se vaya dejando una garantía. En este caso las cosas se complican mucho porque después, ese buque puede parar.

Se trata del mismo problema de la movilidad de los buques.

Tanto el proyecto argentino como el de la Convención aún no ratificada por el Uruguay, toman a este caso como uno donde el tribunal puede asumir razonablemente una jurisdicción siguiendo un criterio un poco anglosajón en esa materia.

Se trata de un criterio aceptado prácticamente en forma

universal, es decir que en el caso de créditos marítimos privilegiados se protege el crédito por la vía de que quien inició la acción en el tribunal para embargar el buque, puede seguir el juicio sobre el fondo del asunto hasta la ejecución del crédito.

De manera que este sería un caso que se entiende como razonable a nivel internacional.

En la medida en que la razonabilidad de los criterios a nivel internacional sean aceptados por el país, esta ley los ha adoptado.

La segunda hipótesis del literal B) es la de las deudas contraídas en territorio nacional en utilidad del mismo buque o de otro del mismo propietario o armador, siguiendo un paralelismo razonable al literal B) del artículo 7º, cuyo texto todos recordarán.

En los casos de créditos marítimos privilegiados la fuerza provenía de allí, y en el otro, el de deudas contraídas en territorio nacional, sería para proteger a los armadores nacionales.

Esos son los casos contemplados en el literal B) del

artículo 18. Esto internacionalmente también ha sido admitido en forma pacífica.

SEÑOR AGUIRRE.- Cuando se habla de "esto sin perjuicio de las normas sobre competencia internacional vigente", veo dos carencias, quizá por falta de conocimiento en la materia.

El Uruguay tiene tratados vigentes con determinados países del área sudamericana, también normas de carácter general, que son del derecho interno del Código Civil. Pregunto si hay otras normas de competencia internacional vigentes en nuestro país sobre esta materia.

SEÑOR HERBERT.- Hay normas de fuente supranacional y normas de fuente nacional.

SEÑOR AGUIRRE.- ¿No hay más que esas dos clases?

SEÑOR HERBERT.- Sí, hay una norma de fuente supranacional y si el buque es de bandera de uno de los países ratificantes, se aplica el tratado correspondiente a la Convención. Si no es así, se aplican las normas de fuente nacional. Pero a esas normas de fuente nacional que siguen vigentes, se agregan, excepcionalmente, tres situaciones de competencia, que son las calificadas una en el literal a) y las otras en el literal b). Además, no se trata de una competencia exorbitante sino que ha sido pacíficamente aceptada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no recuerdo mal, el delegado Lupinacci intervino en la Conferencia de Derechos del Mar...

SEÑOR HERBERT.- No intervino en nada relacionado con esto.

SEÑOR AGUIRRE.- Estas normas que se dictan aquí naturalmente serían normas de carácter legislativo que modificarían las de Derecho Positivo, que tenemos nosotros en esta materia, al margen de los tratados. Estas normas de estos casos especiales contemplados en los literales a) y b) ¿son acordes con los tratados que tenemos con las naciones del área? ¿Qué

rige en el caso de que exista colisión entre los tratados y estas normas?

SEÑOR HERBERT.- En primer lugar no se modifica el régimen actual sino que se agregan competencias.

SEÑOR AGUIRRE.- Pero estas dos previsiones, ¿están incluidas en los tratados?

SEÑOR HERBERT.- En esta materia marítima no tenemos ningún tratado. Pero aun suponiendo que hubiera normas de fuente supranacional, en el caso de competencia, si existen tratados ratificados --con respecto a los países con los cuales hay tratados vigentes-- se aplican las disposiciones de ese tratado. Y esta es una norma de fuente nacional: O sea que es el mismo tratamiento del apéndice del Código. No se modifica el apéndice sino que se hacen agregados.

SEÑOR CERSOSIMO.- ¿Cuál es el nomen juris de ese capítulo? Normas de Derecho Internacional Privado. El nombre no hace a la cosa.

Después, en el acápite del artículo 18 se dice: "sin perjuicio de las normas sobre competencia internacional vigentes"; y no se refiere para nada a ninguna norma de Derecho Internacional sino más bien a los tratados...

SEÑOR HERBERT.- Lo que sucede...

SEÑOR CERSOSIMO.- Podría decir "normas sobre competencia internacional". No hay aquí ninguna disposición que pueda colidir con las disposiciones de Derecho Internacional y se hace la referencia...

SEÑOR HERBERT.- La razón es histórica. Cuando estudiamos este artículo teníamos presente el del proyecto argentino que se titulaba "Normas de Derecho Internacional Privado". Ahí sí se establecían competencias exorbitantes porque decía que el tribunal que embargaba un buque tenía jurisdicción para entender en el fondo de la cuestión. Ese artículo, repito, se titulaba "Normas de Derecho Internacional Privado". Estoy de acuerdo con que el título del nuestro se podría cambiar por "normas sobre competencia".

(Dialogados)

mu.2

25x

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces queda "normas sobre competencia".

SEÑOR CERSOSIMO.- Voy a pedir una aclaración para disipar una de las muchas dudas que tengo en esta materia. ¿Qué pasa cuando se embarga un buque que, por ejemplo, está en alta mar? En otras materias es frecuente librar un exhorto a cualquier autoridad de cualquier país del mundo. ¿Se puede hacer lo mismo en esta materia?

SEÑOR HERBERT.- ¡Como no!

(Dialogados)

Además, cuando usted lo mencionó yo lo pensé. Es una posibilidad remota pero obviamente puede ser que hubiera un sistema de cooperación judicial internacional y, en ese caso, todo depende del Estado receptor del exhorto.

Hace un rato no le contesté correctamente al señor Senador Aguirre. De modo que trataré ahora de aclarar su inquietud.

Tenemos alguna norma que se manejó en la segunda Conferencia Especializada de Derecho Internacional Privado, que tuvo lugar aquí en 1979, que se refiere al llamado principio de la jurisdicción más próxima. Es decir, la posibilidad de embargar un bien antes de iniciar un juicio, siempre y cuando el acreedor lo detecte y le pida al Juez que lo embargue con la condición de iniciar un juicio en otro país. Esa situación está prevista en la CEDIP II, ratificada por Uruguay. Y la norma del artículo 9 que establece la posibilidad de promover el juicio, está un poquito diferente en el proyecto de la Asociación. Esa diferencia radica en que se buscó ajustar la redacción actual a la terminología adoptada en dicha Conferencia. Es decir, para no utilizar palabras diferentes a fin de decir la misma cosa, se adaptó la redacción del artículo 9. Por ejemplo, se utilizó la frase "hacer valer el juicio" en lugar de "iniciar la acción competente".

En realidad, acá hay algo de lo que es el principio de la jurisdicción más próximo; pero en una materia tan especializada como el Derecho Marítimo, naturalmente que no puede colidir con las normas de dicha Conferencia.

SEÑOR AGUIRRE (Dn. Fernando).- Deseo hacer una aclaración, aunque soy lego en Derecho Internacional Privado. Creo que el doctor Herbert, por saber demasiado de esa disciplina,

25x

a veces da por sobreentendido sobre cosas que a los demás nos cuesta comprender.

La idea es que cuando existe un determinado reclamo marítimo, es competente el Juez nacional debido a las normas de Derecho Internacional Privado contenidas en el Apéndice del Código Civil. Es verdad que cuando se inicia el juicio, se expide un embargo preventivo y se solicita la detención del buque, de pronto transcurren años. Puede ocurrir, por ejemplo, que exista un crédito contra un barco sobre el cual no tiene nada que ver la jurisdicción nacional; es decir, el Juez uruguayo no es competente en ese caso. Sin embargo, puede suceder que un barco venga al Uruguay porque hace el tráfico entre Sud Africa y el Río de la Plata debido a que dejó una cantidad de deudas en el Atlántico Norte y no quiere volver allí. Entonces, uno de los acreedores me pide que pare el barco, por lo que yo me presento ante el Juez y digo que el buque tiene determinada deuda y solicito que se haga un embargo. Lo que da por sobreentendido el doctor Herbert es que el Juez, de acuerdo con el principio de la jurisdicción más próxima va a asumir competencias; pero yo tengo dudas de que todos tengan clara esa posición.

SEÑOR HERBERT.- Existe un régimen de cooperación judicial internacional general. Esto no se deroga sino que, por el contrario, continúa vigente.

Este proyecto contempla una situación específica referida al derecho marítimo, de manera que su objeto es especial. Es una cuestión de táctica judicial trabar un embargo de esa naturaleza a través del criterio general de medidas cautelares, además porque se debe tener en cuenta que la Convención Interamericana está vigente entre pocos países. Pero también existe, como dije, un sistema de cooperación judicial internacional que depende del sistema de Derecho Internacional Privado de cada país. Esta es una cuestión que tampoco es objeto de esta ley y que se podría utilizar.

SEÑOR AGUIRRE (Dn. Gonzalo).- Cabe suponer que las normas sobre derogaciones no las vamos a tratar. Ellas son incompatibles con las que contiene el proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si ningún señor Senador desea formular alguna consulta, sólo resta agradecer la colaboración que nos ha brindado la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo señalando que contará con nuestra mayor disposición para cualquier otra iniciativa que desee plantear.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 17 y 22 minutos)

mu.4

25x